

## Самоубийство с ветерком Медики бьют тревогу: любителей экстремальных поездок на электричках становится все больше

Одному 14-летнему подростку ампутировали руку, другой лежит в коме — зацеперы открыли летний сезон

Сезон зацеперов в Москве можно считать открытым. Причем в этом году врачи ждут увеличения количества покалеченных подростков: только за одну неделю в мае к ним поступили уже двое любителей покатаются на крышах электропоездов. Раньше столько было за весь летний сезон. Один 14-летний молодой человек уже лишился руки, а возможно, потеряет и вторую. Он находится в реанимации на искусственной вентиляции легких. Второму «повезло» больше: он в сознании. Но и тут врачи не дают гарантий, что руку удастся сохранить.



фото: Кирилл Искольдский

...14-летний москвич Л. приобщился к «культуре» зацеперов пару месяцев назад. Сначала они с друзьями просто бесцельно катались на электричках, потом увидели бесстрашных пацанов на крышах и решили повторить их «подвиг». Оказалось, ездить

на крышах интересно: ветер, свобода, народу никого. О том, что это еще и смертельно опасно, никто не думал.

Выжил он, в общем-то, чудом. Поезд качнуло, и он схватился правой рукой за высоковольтный реостат. «Если б схватился левой, разряд тока прошел бы в сердце и вызвал его мгновенную остановку. А так прошел через руку в ногу, вызвав тяжелые ожоги. Там же напряжение в сети 27,5 тысячи вольт! Мы же его чуть не потеряли — он рассказывает, что уже видел себя со стороны», — говорит бабушка подростка.

Как рассказывает главный врач столичного НИИ неотложной детской хирургии и травматологии Александр Брянцев, главная опасность электротравмы в том, что после нее ткани отмирают не сразу, а дней через 10–12. Поэтому давать прогнозы пациентам, «выживет» ли поврежденный орган, невозможно. «В любом случае его рука уже не будет здоровой — полный объем движений и чувствительность восстановить не удастся. А может быть, не удастся сохранить и всю руку», — говорит Александр Брянцев.

...На платформу подростка, который, потеряв сознание, упал на рельсы, перетащил какой-то мужчина. А женщина сказала ему, как надо правильно дышать. Очнувшись, он понял, что не чувствует рук. Пять дней мальчик провел в реанимации, начались осложнения на почки, адские боли. «До сих пор он не может уснуть без обезболивающего укола», — продолжает бабушка.

Глядя на товарища, друзья-зацеперы тут же отказались от опасного увлечения. И Л., разумеется, больше не намерен испытывать судьбу: «Дурак я. Зачем туда полез? Ведь хотел же бросить». А этажом выше, в реанимации, лежит 14-летний Д., любитель попрыгать по крышам электричек. «У того пацана все еще хуже, ему уже руку ампутировали», — говорит Л.

Повреждения второго подростка настолько серьезные, что он даже не может дышать самостоятельно и находится на искусственной вентиляции легких. Врачи не могут дать гарантии, что дыхательная мускулатура восстановится. У зацепера практически выжгло пол-лица, от носа почти ничего не осталось, у него тяжелая электротравма рук, ног, грудной клетки, головы.

— Мы бьем тревогу и призываем ребят не заниматься таким опасным занятием. Знаем, что они уверены в том, что именно с ними ничего не случится. Эти двое тоже так считали, — говорит доктор Брянцев.

Впрочем, зацеперская проблема актуальна не только для пригородных поездов. Для машинистов московской подземки подобные развлечения — постоянная головная боль. «Их тяжело заметить, даже если сзади установлена камера, — рассказал помощник машиниста электродепо «Фили» Олег Ким. — Ну, вы представьте оживленную платформу в час пик. На ней много людей, толпа, и машинист чисто физически не может разглядеть поезд дальше 4–5-го вагона».

Впервые Олег столкнулся с зацеперами несколько лет назад, после окончания смены. «Я стоял на станции «Багратионовская». Она открытая, и над платформой смонтирован козырек. Вот по нему ребята и хотели попасть на крышу поезда, — вспоминает он. —

Хорошо, я их вовремя заметил, вызвал дежурную и полицию. Зацеперы тут же срулили».

Олег не зануда и не склонен брюзжать о распоясавшейся молодежи. Просто он и его коллеги были свидетелями последствий экстремальных покатушек. «С моего состава зацеперы не падали, но вот сослуживцу приходилось соскребать останки подростка с крыши, — нехотя рассказывает Олег. — Он тогда работал инструктором, и его вызвали на «Киевскую». Пассажиры позвонили, сказали, что с крыши поезда кровь течет. Ну, он и полез наверх». Зацеперов было двое, и ни один из них не добрался целым до пункта назначения. Первого скинуло еще на открытом участке линии возле станции «Кунцевская», его позже нашли на путях. Второй продержался чуть дольше, но от него в итоге мало что осталось.

«Они насмотрелись киношек, думают, люди в тоннеле могут чуть ли не стоять на крыше, — говорит Олег. — Но в московской подземке расстояние между крышей вагона и потолком тоннеля минимальное, и проскочить там практически невозможно. Даже если представить, что вы как-то там поместились, в тоннеле множество выступающих элементов. Попытка прокатиться на крыше вагона метро — это 100%-ная гарантия смерти».

Да что зацеперы! Впечатление такое, что в Москве экстремалом готов стать любой — чуть ли не каждый пассажир хоть раз, но пытался проскочить в закрывающиеся двери. «Вы бы знали, чего люди только не суют в двери, — делится наш собеседник. — При мне был случай, когда мужчина бежал по платформе с сумками в обеих руках и не успевал — хотел запрыгнуть в отправляющийся вагон. Так он догадался просунуть меж дверей голову. Ее зажало, но, благо, машинист его увидел в зеркало. Или, например, мамы с детьми до сих пор в закрывающиеся двери сперва толкают коляску, а уже потом заходят сами».

А двери, между прочим, закрываются с давлением в пять атмосфер — этого вполне достаточно, чтобы нанести травму ребенку и даже взрослому человеку. Уплотнительные прокладки, призванные смягчить удар, помогают не всегда. «Если они слишком жесткие, теряется смысл их установки, — говорит Олег, — если же они чересчур мягкие, то не дают сработать блокировке дверей». Блокировка посылает сигнал на пульт машиниста, сообщая, что дверь закрыта не до конца. «Сейчас они отрегулированы таким образом, что предмет толщиной менее семи сантиметров датчики не замечают, — поясняет Олег Ким. — А это, ни много ни мало, лодыжка или, скажем, запястье».

Четыре года назад из-за этого произошел несчастный случай. «На платформе стоял вусмерть пьяный пассажир и пытался попасть в вагон, он вообще лыка не вязал, — вспоминает работник метро. — Машинист, закончив высадку-посадку, закрыл двери и тронул состав. Пассажир был невысоким и находился в слепой зоне видеокамеры. Машинист не заметил, что рука бедолаги застряла между дверей, а блокировка не сработала». Другой сотрудник метрополитена, случайно оказавшись рядом, попытался схватить пассажира, но того уже волокло по полу за поездом. Его занесло, несколько раз перекрутило, и он свалился на рельсы, сильно ударившись головой. Вскоре он, не выходя из комы, умер в больнице, а машинист получил условный срок.

«В таких случаях ответственность всегда пытаются перебросить на локомотивную бригаду, — сетует Ким. — Но вы должны понять, что никаким образом один машинист не способен видеть все, что происходит с составом». Собственно, один из вариантов решения проблемы — дополнительная пара глаз на платформе. «В тридцатые годы, когда метро только-только запускалось, локомотивные бригады состояли из двух человек: машиниста и его помощника. Помощник на каждой станции выходил на перрон и просматривал весь состав. А дежурная по станции вставала в хвост, и только после ее сигнала двери закрывались и поезд отправлялся».

Сегодня машинисты, как правило, ездят в одиночестве, а у дежурных и без того полно забот, чтобы еще и отправлять каждый состав, — интенсивность пассажиропотока и движения поездов за восемьдесят с лишним лет значительно выросла. По мнению работников метро, помочь могли бы полицейские, празднично гуляющие по платформе, но в последнее время им «нашли работу» — заставляют записывать время прибытия/отправления поездов и номера маршрутов, так что им некогда обеспечивать безопасность. «Самый простой вариант — посадить помощника в хвостовую кабину, — уверен Ким. — Так будет вдвойне безопаснее. Все эти вопросы нужно решать системно, но всем не до зацеперов. О них вспоминают, только когда они падают».

[Екатерина Пичугина, Антон Калютин](#)